

DOCUMENTS DE SÉANCE

1971 - 1972

19 AVRIL 1971

DOCUMENT 31/71

# Rapport

fait au nom de la commission juridique

sur les propositions de la Commission des Communautés  
européennes au Conseil (doc. 25/70) relatives à

- I — une directive concernant la réalisation de ~~la~~ liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises par route
- II — une directive concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de voyageurs par route
- III — une directive concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport des voyageurs par voie navigable

Rapporteur : M. Hans Lautenschlager

Par lettre du 22 avril 1970, le président du Conseil des Communautés européennes a demandé l'avis du Parlement européen sur les propositions de directive concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises par route, de transport de voyageurs par route et de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable.

Par lettre du 11 mai 1970, le président du Parlement européen a renvoyé ces propositions de directive à la commission juridique, compétente au fond, et à la commission des transports, saisie pour avis.

La commission des transports a désigné comme rapporteur M. Lautenschlager en sa réunion du 19 mai 1970.

La commission juridique a examiné ces propositions de directive au cours de ses réunions du 3 mars et du 8 avril 1971. Elle a approuvé la proposition de résolution et son exposé des motifs lors de cette dernière réunion.

Étaient présents: MM. Boertien, président, Merchiers et Bermani, vice-présidents; Lautenschlager, rapporteur, Armengaud, Berthoin, Carcassonne, D'Angelosante, De Winter (suppléant M. Springorum), Estève, Mille Flesch (suppléant M. Romeo), MM. Jozeau-Marigné, Koch, Lucius, Meister, Memmel, Pintus et Terrenoire.

## Sommaire

A — Proposition de résolution . . . . .	3	marchandises et de voyageurs par voie navigable . . . . .	13
B — Exposé des motifs . . . . .	12	b) Observations particulières . . . . .	14
a) Observations générales . . . . .	12	I — Rapports existant sur le plan chrono- logique et matériel entre les pro- positions de directive et les propo- sitions de règlement dans le secteur des transports . . . . .	14
I — Objectif et portée des trois propo- sitions de directive . . . . .	12	II — Suppression des restrictions . . . . .	14
II — Domaine d'application et contenu essentiel des trois propositions de directive . . . . .	13	III — Transport pour compte propre . . . . .	15
1. La première proposition de direc- tive concernant les transports de marchandises par route . . . . .	13	IV — Parallélisme entre la liberté d'éta- blissement et la réglementation de la capacité . . . . .	15
2. La deuxième proposition de direc- tive concernant le transport de voyageurs par route . . . . .	13	c) Conclusions . . . . .	15
3. La troisième proposition de direc- tive concernant le transport de		Avis de la commission des transports . . . . .	16

## A

La commission juridique soumet au vote du Parlement européen, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, la proposition de résolution suivante :

### Proposition de résolution

portant avis du Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à

- I — une directive concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises par route
- II — une directive concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de voyageurs par route
- III — une directive concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable

*Le Parlement européen,*

- vu les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil <sup>(1)</sup>,
- consulté par le Conseil, conformément à l'article 54, paragraphe 2, du traité instituant la CEE (doc. 25/70),
- vu le rapport de sa commission juridique et l'avis de sa commission des transports (doc. 31/71),

1. Se félicite des présentes propositions de directive qui constituent les premières mesures visant à réaliser la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport;

2. Souligne l'importance qu'elles revêtent pour l'organisation d'un marché commun des transports;

3. Rappelle les liens étroits qui existent — tant en ce qui concerne la matière que sur le plan chronologique — entre les présentes propositions de directive et les mesures de coordination <sup>(1)</sup> proposées dans le secteur de transport de marchandises par route, de transport de voyageurs par route et de transport de marchandises par voie navigable;

4. Estime indispensable que le Conseil adopte dans les meilleurs délais et simultanément l'ensemble des propositions relatives à la liberté d'établissement ainsi qu'à la coordination dans le domaine des transports qui entrent en ligne de compte, la Communauté accusant un retard important en ce qui concerne ces mesures et, d'une manière générale, la réalisation d'un marché commun des transports;

<sup>(1)</sup> JO C 72 du 17 juin 1970, p. 10.

<sup>(2)</sup> Cf. JO n° 254 du 20 octobre 1967, p. 3 et JO n° C 95 du 21 septembre 1968, p. 1 et 38.

5. Estime indispensable, afin d'éviter des perturbations et des abus sur le marché des transports, que dans la mesure où elles n'ont pas encore été libérées simultanément avec les activités principales, les activités de transport pour compte propre soient incluses dans le champ d'application des présentes propositions;

6. Invite la Commission des Communautés européennes à examiner cette question et, le cas échéant, à prendre les mesures appropriées;

7. Estime que les divergences entre les dispositions concernant les délais de mise en vigueur des présentes propositions de directive, d'une part, et des propositions de règlement, d'autre part, pourraient mettre en question le parallélisme entre la liberté d'établissement et la réglementation de la capacité, parallélisme qui conditionne l'équilibre du marché des transports;

8. Demande, en conséquence, à la Commission des Communautés européennes d'examiner l'opportunité d'harmoniser ces délais qui, dans les présentes propositions de directive, sont de six mois;

9. Approuve dans leur ensemble les présentes propositions de directive, sous réserve des remarques formulées;

10. Charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

---

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

---

## I

### Proposition de directive du Conseil

concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises par route

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, notamment ses articles 54, paragraphes 2 et 3, et 57, paragraphe 1,

vu le programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement<sup>(1)</sup>, notamment son titre IV, lettres D et G,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

1) considérant que le programme général prévoit la suppression, au cours des deux premières années de la troisième étape de la période de transition, de toute restriction à la liberté d'établissement dans les activités relevant du groupe 714 CITI;

2) considérant que la présente directive vise les activités de transport de marchandises par route exercées par des personnes physiques ou des sociétés qui s'installent sur le territoire d'un État membre conformément aux dispositions en vigueur dans ce pays, soit en y fixant leur établissement principal, soit en y créant des agences, des succursales ou des filiales;

3) considérant que les activités de transport pour compte propre, liées à des activités industrielles, commerciales et artisanales qui ont déjà fait l'objet de directives du Conseil, sont libérées en même temps que l'activité principale, la suppression des restrictions qui les concernent n'entraînant pas de distorsions au sens du paragraphe G 1 du programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement; que lorsque les activités principales dont elles dépendent ne sont pas encore libérées, elles relèvent du champ d'application de la présente directive;

---

(1) JO n° 2 du 15 janvier 1962, p. 36.

4) considérant qu'outre les activités de transport, le groupe 714 CITI comprend diverses autres activités n'ayant pas le même caractère; qu'il convient d'exclure ces autres activités du champ d'application de la présente directive; qu'elles font l'objet d'une directive séparée qui prévoit à la fois la liberté d'établissement et la libre prestation des services pour l'ensemble des activités annexes, à l'exclusion de la location des véhicules qui fera l'objet d'une autre directive séparée, accompagnée de mesures de coordination;

5) considérant que la suppression des restrictions à la libre prestation des services sera assurée suivant une procédure différente, sur la base des articles 74 et suivants du Traité, conformément à l'article 61, paragraphe 1, qui stipule que « la libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports »;

6) considérant que, conformément aux dispositions du programme général, les restrictions concernant la faculté de s'affilier à des organisations professionnelles doivent être éliminées, dans la mesure où les activités professionnelles de l'intéressé comportent l'exercice de cette faculté;

7) considérant que les conditions de déplacement et de séjour, pour l'ensemble des bénéficiaires de la liberté d'établissement, ont fait l'objet de deux directives arrêtées par le Conseil le 25 février 1964 (1);

8) considérant qu'en matière de transports par route, le programme général prévoit que « la suppression des restrictions sera réalisée selon l'échéancier du programme général et accompagnée des mesures relatives à la coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres concernant l'accès à la profession et son exercice, qui sont nécessaires pour éviter les distorsions pouvant résulter de la suppression des restrictions; que cette coordination sera l'un des éléments de la politique commune des transports »;

9) considérant que le Conseil a arrêté, en date du ....., le règlement n° ..... concernant l'introduction de règles communes pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux et pour la réglementation de la capacité dans le domaine des transports nationaux de marchandises par route; que, pour compléter ce règlement, la présente directive prévoit une disposition relative à la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

#### Article 1

Les États membres suppriment, en faveur des personnes physiques et des sociétés mentionnées au titre I du programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement, ci-après dénommées bénéficiaires, les restrictions visées au titre III dudit programme, pour ce qui concerne l'accès aux activités mentionnées à l'article 2 et l'exercice de celles-ci.

#### Article 2

Les dispositions de la présente directive s'appliquent aux activités non salariées de transport de marchandises par route au moyen de véhicules automobiles.

#### Article 3

1. Les États membres suppriment les restrictions qui, notamment :

- a) empêchent les bénéficiaires de s'établir dans le pays d'accueil aux mêmes conditions et avec les mêmes droits que les nationaux;
- b) résultent d'une pratique administrative ayant pour effet d'appliquer aux bénéficiaires un traitement discriminatoire par rapport à celui qui est appliqué aux nationaux.

2. Parmi les restrictions à supprimer, figurent spécialement celles faisant l'objet des dispositions qui, à l'égard des bénéficiaires, limitent l'établissement de la façon suivante :

a) *En Belgique :*

- par l'obligation de posséder une carte professionnelle (art. 1 de la loi du 19 février 1965);
- par le refus ou le retrait définitif des certificats de transport et des autorisations de transport national si le requérant ou le titulaire n'a pas ou plus son principal siège d'opération en Belgique (articles 8, paragraphe 1, 1<sup>o</sup>, 9, 24, paragraphe 1, 1<sup>o</sup>, 25 de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles);

b) *En France :*

- par l'obligation de posséder une carte d'identité d'étranger commerçant (décret-loi du 12 novembre 1938, loi du 8 octobre 1940 et décret du 2 février 1939, modifié par le décret du 27 octobre 1969);

(1) JO n° 56 du 4 avril 1964, p. 845 et 850.

- par l'exigence de la nationalité française pour les personnes gérant les entreprises de transports publics (art. 45 du décret du 14 novembre 1949; art. 11 du décret 65/652 du 28 juillet 1965);
- par l'exclusion du bénéfice du droit de renouvellement des baux commerciaux (décret du 30 septembre 1953, art. 38);

c) *Au Luxembourg :*

- par la durée limitée des autorisations accordées aux étrangers (art. 21 de la loi du 2 juin 1962).

*Article 4*

1. Les États membres veillent à ce que les bénéficiaires de la directive aient le droit de s'affilier aux organisations professionnelles dans les mêmes conditions et avec les mêmes droits et obligations que les nationaux.

2. Le droit d'affiliation entraîne, en cas d'établissement, l'éligibilité ou le droit d'être nommé aux postes de direction de l'organisation professionnelle. Toutefois, ces postes de direction peuvent être réservés aux nationaux lorsque l'organisation dont il s'agit participe, en vertu d'une disposition législative ou réglementaire, à l'exercice de l'autorité publique.

3. Au grand-duché de Luxembourg, la qualité d'affilié à la chambre de commerce et à la chambre des métiers n'implique pas, pour les bénéficiaires, le droit de participer à l'élection des organes de gestion.

*Article 5*

Les États membres n'accordent à ceux de leurs ressortissants qui se rendent dans un autre État membre en vue d'y exercer l'une des activités visées à l'article 2 aucune aide qui soit de nature à fausser les conditions d'établissement.

*Article 6*

Chaque État membre reconnaît, en matière d'accès à la profession, pour l'admission aux transports nationaux, les documents et attestations délivrés par les autres États membres, conformément aux dispositions des articles 4 et 5 du règlement n° ..... du Conseil, du ..... concernant l'introduction de règles communes pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux et la réglementation de la capacité dans le domaine des transports nationaux de marchandises par route, en leur donnant le même effet sur son territoire qu'aux documents et attestations qu'il délivre.

*Article 7*

Les États membres mettent en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de six mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

*Article 8*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

II

Proposition de directive du Conseil

concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de voyageurs par route

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, notamment ses articles 54, paragraphes 2 et 3, et 57, paragraphe 1,

vu le programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement <sup>(1)</sup>, notamment son titre IV, lettres D et G,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

1) considérant que le programme général prévoit la suppression, au cours des deux premières années de la troisième étape de la période de transition, de toute restriction à la liberté d'établissement dans les activités comprises aux groupes 712 et 713 CITE; que pour éviter des distorsions pouvant résulter de la suppression des restrictions non accompagnées de mesures de coordination, seules les activités de transport par autobus et autocars du groupe 712 sont visées par la présente directive; les autres activités de transport de ce groupe, par tramways, trolleybus et chemins de fer métropolitains, seront libérées ultérieurement dans le cadre d'une directive accompagnée de mesures de coordination;

<sup>(1)</sup> JO n° 2 du 15 janvier 1962, p. 36.

2) considérant qu'outre les activités de transport, les groupes 712 et 713 CITI comprennent diverses autres activités n'ayant pas le même caractère; qu'il convient d'exclure ces autres activités du champ d'application de la présente directive; qu'elles font l'objet d'une directive séparée qui prévoit à la fois la liberté d'établissement et la libre prestation des services pour l'ensemble des activités annexes, à l'exclusion de la location de véhicules qui fera l'objet d'une autre directive séparée, accompagnée de mesures de coordination;

3) considérant que la présente directive vise les activités de transport de voyageurs par route exercées par des personnes physiques ou des sociétés qui s'installent sur le territoire d'un État membre conformément aux dispositions en vigueur dans ce pays, soit en y fixant leur établissement principal, soit en y créant des agences, des succursales ou des filiales;

4) considérant que les activités de transport pour compte propre, liées à des activités industrielles, commerciales et artisanales qui ont déjà fait l'objet de directives du Conseil, sont libérées en même temps que l'activité principale, la suppression des restrictions qui les concernent n'entraînant pas de distorsions au sens du paragraphe G 1 du programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement; que lorsque les activités principales dont elles dépendent ne sont pas encore libérées, elles relèvent du champ d'application de la présente directive;

5) considérant que la suppression des restrictions à la libre prestation des services sera assurée suivant une procédure différente, sur la base des articles 74 et suivants du Traité, conformément à l'article 61, paragraphe 1, qui stipule que « la libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports »;

6) considérant que, conformément aux dispositions du programme général, les restrictions concernant la faculté de s'affilier à des organisations professionnelles doivent être éliminées, dans la mesure où les activités professionnelles de l'intéressé comportent l'exercice de cette faculté;

7) considérant que les conditions de déplacement et de séjour, pour l'ensemble des bénéficiaires de la liberté d'établissement, ont fait l'objet de deux directives arrêtées par le Conseil le 25 février 1964 (1);

8) considérant qu'en matière de transports par route, le programme général prévoit que « la suppression des restrictions sera réalisée selon l'échéancier du programme général et accompagnée des mesures relatives à la coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives des

États membres concernant l'accès à la profession et son exercice, qui sont nécessaires pour éviter les distorsions pouvant résulter de la suppression des restrictions; que cette coordination sera l'un des éléments de la politique commune des transports »;

9) considérant que le Conseil a arrêté, en date du ....., le règlement n° ..... concernant l'introduction de conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux; que, pour compléter ce règlement, la présente directive prévoit une disposition relative à la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

#### *Article 1*

Les États membres suppriment, en faveur des personnes physiques et des sociétés mentionnées au titre I du programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement, ci-après dénommées bénéficiaires, les restrictions visées au titre III dudit programme, pour ce qui concerne l'accès aux activités mentionnées à l'article 2 et l'exercice de celles-ci.

#### *Article 2*

Les dispositions de la présente directive s'appliquent aux activités non salariées de transport de voyageurs par route, effectuées au moyen de véhicules automobiles.

#### *Article 3*

1. Les États membres suppriment les restrictions qui, notamment :

- a) empêchent les bénéficiaires de s'établir dans le pays d'accueil aux mêmes conditions et avec les mêmes droits que les nationaux;
- b) résultent d'une pratique administrative ayant pour effet d'appliquer aux bénéficiaires un traitement discriminatoire par rapport à celui qui est appliqué aux nationaux.

2. Parmi les restrictions à supprimer, figurent spécialement celles faisant l'objet des dispositions qui, à l'égard des bénéficiaires, limitent l'établissement de la façon suivante :

a) *En Belgique :*

— par l'obligation de posséder une carte professionnelle (art. 1 de la loi du 19 février 1965);

(1) JO n° 56 du 4 avril 1964, p. 845 et 850.

— par le refus d'autorisation d'exploiter un service d'autocars aux personnes qui n'ont pas la nationalité belge (décisions ministérielles des 26 janvier 1959 et 16 mai 1962);

b) *En France :*

— par l'obligation de posséder une carte d'identité d'étranger commerçant (décret-loi du 12 novembre 1938, loi du 8 octobre 1940 et décret du 2 février 1939, modifié par le décret du 27 octobre 1969);

— par la nécessité d'être de nationalité française pour pouvoir exécuter des services routiers de transport de voyageurs (art. 45 du décret modifié du 14 novembre 1949, inséré par l'art. 11 du décret 65/652 du 28 juillet 1965);

— par l'exclusion du bénéfice du droit de renouvellement des baux commerciaux (art. 38 du décret du 30 septembre 1953);

c) *Au Luxembourg :*

— par la durée limitée des autorisations accordées aux étrangers (art. 21 de la loi du 2 juin 1962).

#### Article 4

1. Les États membres veillent à ce que les bénéficiaires de la directive aient le droit de s'affilier aux organisations professionnelles dans les mêmes conditions et avec les mêmes droits et obligations que les nationaux.

2. Le droit d'affiliation entraîne, en cas d'établissement, l'éligibilité ou le droit d'être nommé aux postes de direction de l'organisation professionnelle. Toutefois, ces postes de direction peuvent être réservés aux nationaux lorsque l'organisation dont il s'agit participe, en vertu d'une disposition législative ou réglementaire, à l'exercice de l'autorité publique.

3. Au grand-duché de Luxembourg, la qualité d'affilié à la chambre de commerce et à la chambre

des métiers n'implique pas, pour les bénéficiaires, le droit de participer à l'élection des organes de gestion.

#### Article 5

Les États membres n'accordent à ceux de leurs ressortissants qui se rendent dans un autre État membre en vue d'y exercer l'une des activités visées à l'article 2 aucune aide qui soit de nature à fausser les conditions d'établissement.

#### Article 6

Chaque État membre reconnaît, en matière d'accès à la profession, pour l'admission aux transports nationaux, les documents et attestations délivrés par les autres États membres, conformément aux dispositions des articles 3 et 4 du règlement n° ..... du Conseil, du ....., concernant l'introduction de conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, en leur donnant le même effet sur son territoire qu'aux documents et attestations qu'il délivre.

#### Article 7

Les États membres mettent en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de six mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

#### Article 8

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

### III

#### Proposition de directive du Conseil

concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, notamment ses articles 54, paragraphes 2 et 3, et 57, paragraphe 1,

vu le programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement <sup>(1)</sup>, notamment son titre IV, lettres D et G,

<sup>(1)</sup> JO n° 2 du 15 janvier 1962, p. 36.



vu la proposition de la Commission,  
vu l'avis du Parlement européen,  
vu l'avis du Comité économique et social,

1) considérant que le programme général prévoit la suppression, au cours des deux premières années de la troisième étape de la période de transition, de toute restriction à la liberté d'établissement dans les activités de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable du groupe 716 CITI;

2) considérant que la présente directive vise les activités de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable exercées par des personnes physiques ou des sociétés qui s'installent sur le territoire d'un État membre conformément aux dispositions en vigueur dans ce pays, soit en y fixant leur établissement principal, soit en y créant des agences, des succursales ou des filiales;

3) considérant que les activités de transport pour compte propre, liées à des activités industrielles, commerciales et artisanales qui ont déjà fait l'objet de directives du Conseil, sont libérées en même temps que l'activité principale; que ce n'est pas le cas pour les activités de transport pour compte propre, qui sont visées par certaines restrictions expressément citées dans la directive, étant donné que la suppression de ces restrictions entraînerait des distorsions au sens du paragraphe G 1 du programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement; que, dans ces cas d'exception ainsi que dans le cas de transports pour compte propre liés à des activités principales non encore libérées, les activités de transport pour compte propre relèvent du champ d'application de la présente directive;

4) considérant qu'outre les activités de transport, le groupe 716 CITI comprend diverses autres activités, soit auxiliaires de transports, soit d'une autre nature; qu'il convient d'exclure ces activités du champ d'application de la présente directive; qu'elles font l'objet d'une directive séparée qui prévoit à la fois la liberté d'établissement et la libre prestation des services pour l'ensemble des activités annexes, à l'exclusion de la location de bateaux qui fera l'objet d'une autre directive séparée, accompagnée de mesures de coordination;

5) considérant que la suppression des restrictions à la libre prestation des services sera assurée suivant une procédure différente, sur la base des articles 74 et suivants du Traité, conformément à l'article 61, paragraphe 1;

6) considérant que, conformément aux dispositions du programme général, les restrictions concernant la faculté de s'affilier à des organisations professionnelles doivent être éliminées, dans la mesure où les activités professionnelles de l'intéressé comportent l'exercice de cette faculté;

7) considérant que les conditions de déplacement et de séjour, pour l'ensemble des bénéficiaires de la liberté d'établissement, ont fait l'objet de deux directives arrêtées par le Conseil le 25 février 1964 (1);

8) considérant que la suppression des restrictions sera accompagnée des mesures relatives à la coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres concernant l'accès à la profession et son exercice, qui sont nécessaires pour éviter les distorsions pouvant résulter de la suppression des restrictions; que cette coordination sera l'un des éléments de la politique commune des transports;

9) considérant que le Conseil a arrêté, en date du ....., le règlement n° ..... relatif à l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable; que, pour compléter ce règlement, la présente directive prévoit une disposition relative à la reconnaissance des diplômes, certificats et autres titres,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

#### *Article 1*

Les États membres suppriment, en faveur des personnes physiques et des sociétés mentionnées au titre I du programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement, ci-après dénommées bénéficiaires, les restrictions visées au titre III dudit programme, pour ce qui concerne l'accès aux activités mentionnées à l'article 2 et l'exercice de celles-ci.

#### *Article 2*

Les dispositions de la présente directive s'appliquent aux activités non salariées de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable effectuées au moyen de matériel fluvial, y compris le remorquage et le poussage.

#### *Article 3*

1. Les États membres suppriment les restrictions qui, notamment :

- a) empêchent les bénéficiaires de s'établir dans le pays d'accueil aux mêmes conditions et avec les mêmes droits que les nationaux;
- b) résultent d'une pratique administrative ayant pour effet d'appliquer aux bénéficiaires un trai-

(1) JO n° 56 du 4 avril 1964, p. 845 et 850.

tement discriminatoire par rapport à celui qui est appliqué aux nationaux.

2. Parmi les restrictions à supprimer, figurent spécialement celles faisant l'objet des dispositions qui, à l'égard des bénéficiaires, limitent l'établissement de la façon suivante :

a) *En Belgique :*

- par l'obligation de posséder une carte professionnelle (art. 1 de la loi du 19 février 1965);
- par l'obligation pour l'obtention d'un certificat de transport pour compte propre, de remplir certaines conditions de nationalité déterminées par l'arrêté ministériel du 23 mars 1960, fixant les conditions dans lesquelles les bateaux affectés au transport de marchandises pour compte propre sont libérés de l'intervention des bureaux d'affrètement à tour de rôle;

b) *En Allemagne :*

- par l'exigence de la nationalité allemande pour pouvoir adhérer aux associations de la batellerie (« Schifferbetriebsverbände ») (loi sur les transports fluviaux professionnels du 1<sup>er</sup> octobre 1953, modifiée par la loi du 1<sup>er</sup> août 1961);

c) *En France :*

- par l'obligation de posséder une carte d'identité d'étranger commerçant (décret-loi du 12 novembre 1938, loi du 8 octobre 1940 et décret du 2 février 1939, modifié par le décret du 27 octobre 1969);
- par la nécessité, en vue de l'inscription au registre d'immatriculation, que les bateaux appartiennent pour plus de moitié à des ressortissants français ou à des personnes morales régies par la loi française (art. 19 du code des voies navigables et de la navigation interne);
- par l'exclusion du bénéfice du droit de renouvellement des baux commerciaux (décret du 30 septembre 1953, art. 38);

d) *En Italie :*

- par la nécessité, en vue de l'inscription au registre de la navigation, que les bateaux appartiennent pour deux tiers au moins à des ressortissants italiens ou à des personnes morales ayant leur siège en Italie, et dont le capital appartient pour trois quarts au moins à des ressortissants italiens (art. 143 du code de la navigation);
- par la nécessité que la majorité dans les organes d'administration et de direction appartienne à des Italiens (art. 143 du code de la navigation du 30 mars 1942 et articles 65 et suivants du règlement n° 631 relatif à la navigation intérieure du 28 juin 1949);

e) *Au Luxembourg :*

- par la durée limitée des autorisations accordées aux étrangers (art. 21 de la loi du 2 juin 1962).

*Article 4*

1. Les États membres veillent à ce que les bénéficiaires de la directive aient le droit de s'affilier aux organisations professionnelles dans les mêmes conditions et avec les mêmes droits et obligations que les nationaux.

2. Le droit d'affiliation entraîne, en cas d'établissement, l'éligibilité ou le droit d'être nommé aux postes de direction de l'organisation professionnelle. Toutefois, ces postes de direction peuvent être réservés aux nationaux lorsque l'organisation dont il s'agit participe, en vertu d'une disposition législative ou réglementaire, à l'exercice de l'autorité publique.

3. Au grand-duché de Luxembourg, la qualité d'affilié à la chambre de commerce et à la chambre des métiers n'implique pas, pour les bénéficiaires de la directive, le droit de participer à l'élection des organes de gestion.

*Article 5*

Les États membres n'accordent à ceux de leurs ressortissants qui se rendent dans un autre État membre en vue d'y exercer l'une des activités visées à l'article 2 aucune aide qui soit de nature à fausser les conditions d'établissement.

*Article 6*

Chaque État membre reconnaît, en matière d'accès à la profession, pour l'admission aux transports nationaux, les documents et attestations délivrés par les autres États membres, conformément aux dispositions du titre II du règlement n° ..... du Conseil du ..... relatif à l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable, en leur donnant le même effet sur son territoire qu'aux documents et attestations qu'il délivre.

*Article 7*

1. Lorsqu'un État membre d'accueil exige de ses ressortissants, pour l'accès à l'activité de transport de voyageurs par voie navigable, une preuve d'honorabilité et la preuve qu'ils n'ont pas été déclarés antérieurement en faillite ou l'une de ces preuves seulement, cet État accepte comme preuve suffisante

pour les ressortissants des autres États membres, la production d'un extrait du casier judiciaire ou, à défaut, d'un document équivalent délivré par une autorité judiciaire ou administrative compétente du pays d'origine ou de provenance, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites.

Lorsqu'un tel document n'est pas délivré, par le pays d'origine ou de provenance, en ce qui concerne l'absence de faillite, il pourra être remplacé par une déclaration sous serment faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative, un notaire ou un organisme professionnel qualifié du pays d'origine ou de provenance.

2. Les documents délivrés conformément au paragraphe 1 ne devront pas, lors de leur production, avoir plus de trois mois de date.

3. Les États membres désignent, dans le délai prévu à l'article 8, les autorités et organismes compétents pour la délivrance des documents visés ci-dessus et en informent immédiatement les autres États membres et la Commission.

4. Lorsque, dans l'État membre d'accueil, la capacité financière doit être prouvée, cet État membre considère les attestations délivrées par des banques du pays d'origine ou de provenance comme équivalentes aux attestations délivrées sur son propre territoire.

#### *Article 8*

Les États membres mettent en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de six mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

#### *Article 9*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

## B

### EXPOSÉ DES MOTIFS

#### a) Observations générales

##### I — Objectif et portée des trois propositions de directive

1. Le programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement prévoit, pour ce qui touche les activités non salariées de transport, que les restrictions à la liberté d'établissement doivent être supprimées avant le 31 décembre 1967. Conformément à ce programme général, les trois propositions de directive à l'examen ont pour objet de réaliser la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises par route, de transport de voyageurs par route et de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable. En matière de liberté d'établissement, elles constituent les premières mesures intéressant les activités non salariées de transport. L'objectif est, d'une part, la suppression des discriminations fondées sur la nationalité et, d'autre part, la reconnaissance mutuelle des documents certifiant la moralité, la capacité financière et la capacité professionnelle des intéressés.

2. Contrairement à la plupart des autres directives, qui ont pour but de réaliser à la fois la liberté d'établissement et la libre circulation des services, les propositions de directive à l'étude ne concernent que la liberté d'établissement. La raison en est qu'aux termes de l'article 61 du traité CEE, la libre circulation des services en matière de transports est régie par les dispositions du titre relatif aux transports.

3. On constate, en outre, que les directives proposées ne sont accompagnées ni de mesures de coordination au sens de l'article 57 du traité CEE, ni de mesures transitoires au sens du titre V du programme général. Cette absence s'explique par le fait que le programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement prévoit au titre IV G qu'en matière de transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, la suppression des restrictions sera accompagnée des mesures relatives à la coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres concernant l'accès à la profession et son exercice qui sont nécessaires pour éviter les distorsions pouvant

résulter de la suppression des restrictions. Cette coordination sera donc l'un des éléments de la politique commune des transports.

4. La Commission a déjà élaboré des propositions de règlement en ce sens.

Ces propositions concernent tout d'abord l'introduction de règles communes pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux ainsi que la réglementation de la capacité dans le domaine des transports nationaux de marchandises par route. Cette proposition de règlement, sur laquelle le Parlement européen a déjà donné son avis <sup>(1)</sup> sur la base d'un rapport élaboré par M. Jozeau-Marigné au nom de la commission des transports <sup>(2)</sup>, est actuellement soumise à l'examen du Conseil.

Pour ce qui est de la coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'accès aux activités non salariées de transport de voyageurs par route et l'exercice de ces activités, le Conseil est également saisi d'une proposition de règlement relative à l'établissement des conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

Enfin, la Commission a soumis au Conseil une proposition de règlement concernant l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable. Le champ d'application de cette proposition, toutefois, n'englobe pas les activités de transport de voyageurs par voie navigable, la Commission des Communautés européennes n'ayant pas estimé nécessaire une coordination dans ce domaine; en effet, dans aucun État membre, l'accès à ce mode de transport n'est régi par des dispositions particulières.

5. Les trois propositions de règlement mentionnées sont un complément nécessaire des propositions de directive à l'étude. Leur adoption est indispensable à l'application des directives concernant la liberté d'établissement des transporteurs en cause.

<sup>(1)</sup> Résolution du 4 juillet 1968, JO n° C 72 du 19 juillet 1968, p. 53.  
<sup>(2)</sup> Doc. 25/68.

6. Enfin, il convient de mentionner que les activités annexes relevant des groupes CITI 712, 713, 714 et 716 sont exclues du champ d'application des présentes propositions de directive et qu'elles feront l'objet d'une directive séparée prévoyant à la fois la liberté d'établissement et la libre prestation des services pour l'ensemble des activités annexes, à l'exclusion de la location de véhicules qui fera l'objet d'une autre directive séparée, accompagnée de mesures de coordination.

## II — *Domaine d'application et contenu essentiel des trois propositions de directive*

### 1. *La première proposition de directive concernant les transports de marchandises par route*

7. Cette proposition de directive s'applique à toutes les activités de transport de marchandises par route. Il convient de noter que le champ d'application de cette proposition est énoncé de manière très générale et sans aucune référence expresse au groupe CITI 714. De cette façon, la directive englobe l'ensemble des activités non salariées de transport de marchandises par route, qu'il s'agisse de transport pour compte d'autrui ou de transport pour compte propre.

8. Sont toutefois exclues les activités de transport pour compte propre qui sont liées à des activités principales commerciales, artisanales et industrielles ayant déjà fait l'objet de directives du Conseil et qui ont été libérées en même temps que l'activité principale; en conséquence ces activités ne rentrent pas dans le champ d'application de la présente proposition de directive.

9. Il y a lieu de signaler que, au dire de la Commission, celle-ci, à ce jour, n'a eu connaissance d'aucun cas d'espèce d'une entreprise, bénéficiaire du droit d'établissement et de la libre prestation des services, à laquelle le transport pour compte propre aurait été interdit ou qui aurait été soumise à d'autres conditions discriminatoires dans ce domaine.

10. Au demeurant, la proposition de directive contient les dispositions usuelles. Tel est le cas notamment des restrictions visées par l'article 3, dont la liste n'est pas exhaustive. Seules sont énumérées, parmi les discriminations connues, celles dont les effets sont les plus graves. Il convient de souligner qu'au grand-duché de Luxembourg, un projet de loi est sur le point d'être arrêté qui supprimera la restriction tendant à limiter la durée de validité des autorisations accordées à des étrangers.

11. En outre, l'article 6 contient une réglementation concernant la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres attestant les

capacités du bénéficiaire. Cette disposition complète les prescriptions relatives à la coordination des conditions prévues dans la proposition déjà mentionnée de règlement portant établissement de règles communes pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route.

### 2. *La deuxième proposition de directive concernant le transport de voyageurs par route*

12. Cette proposition de directive s'applique à toutes les activités de transport de voyageurs par route, effectuées au moyen de véhicules automobiles. Ces activités relèvent des groupes 712 et 713 CITI du programme général. Toutefois, certaines activités de transport (chemin de fer, tramways et autobus, pompes funèbres, charrettes à fiacres et voitures hippomobiles) ainsi que d'autres activités de transport auxiliaires feront l'objet de directives séparées.

13. Comme pour la directive précédente, seules les activités de transport pour compte propre liées à des activités principales non encore libérées tombent dans le champ d'application de cette proposition de directive.

14. Pour ce qui concerne les restrictions et la reconnaissance mutuelle des diplômes, les remarques formulées à propos de la première proposition de directive s'appliquent également à la présente directive.

### 3. *La troisième proposition de directive concernant le transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable*

15. Le champ d'application de cette directive couvre les activités de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable, quel que soit le mode de propulsion des bateaux servant à ces usages (moyens propres, remorquage, poussage, etc.). Ces activités relèvent du groupe 716 CITI du programme général. Pour cette directive, également, il a été renoncé à toute référence explicite à ce groupe CITI afin d'assurer un champ d'application aussi vaste que possible.

16. Il convient de souligner que, dans cette proposition de directive, la question des transports pour compte propre fait l'objet d'une réglementation spéciale. Cette proposition, comme les deux premières propositions de directive, s'applique également aux activités de transport pour compte propre liées à des activités principales non encore libérées. Cependant comme certains États membres (Belgique, France et Italie) connaissent encore des restrictions dont la suppression sans coordination aurait entraîné des distorsions, la directive couvre l'ensemble des activités de transport pour compte propre exercées dans ces États.

17. Enfin, il y a lieu de noter que la réglementation prévue à l'article 7, au sujet de la reconnaissance mutuelle des documents et attestations concernant la moralité, la capacité financière et la capacité professionnelle, s'applique aux seules activités de transport de voyageurs par voie navigable, ces activités n'étant pas couvertes par la proposition de règlement concernant l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable. Il a déjà été mentionné que la Commission des Communautés européennes n'a pas estimé utile de proposer en la matière l'adoption de mesures spéciales de coordination, les États membres n'ayant arrêté aucune disposition particulière pour régler l'accès à ce mode de transport. La réglementation prévue à l'article 7 vise à assurer que, dans les cas où le pays d'accueil subordonne à certaines conditions l'accès à la profession et qu'il délivre à cet effet les attestations nécessaires, alors que le pays d'origine ne connaît aucune prescription de cet ordre, le pays d'accueil reconnaisse comme équivalents les documents établis par le pays d'origine de l'entrepreneur. Cette réglementation définit la nature des documents visés et énumère les conditions et modalités qui régissent leur établissement.

#### b) Observations particulières

18. Les directives proposées ne donnent lieu qu'à un nombre restreint d'observations particulières. Celles-ci concernent les liens existant sur le plan chronologique et matériel entre, d'une part, les propositions de directive et, d'autre part, les propositions de règlement en cause, les restrictions à supprimer, les activités de transport pour compte propre ainsi que le parallélisme entre la liberté d'établissement et la réglementation de la capacité.

#### I — *Rapports existant sur le plan chronologique et matériel entre les propositions de directive et les propositions de règlement dans le secteur des transports*

19. Comme il a déjà été mentionné, les propositions de règlement dont le Conseil a été saisi complètent les présentes propositions de directive. En effet, elles prévoient les mesures de coordination indispensables à la réalisation intégrale de la liberté d'établissement, sans lesquelles la suppression des restrictions risquerait d'entraîner des distorsions. Il existe donc un lien étroit entre les mesures relatives à la politique commune des transports et les mesures telles que les propositions de directive à l'étude les prévoient dans le cadre de la liberté d'établissement. Aussi la commission juridique estime-t-elle nécessaire que le Conseil adopte dans les meilleurs délais les propositions de règlement portant établissement de règles communes pour l'accès aux professions de transporteur qui entrent en ligne de compte, ces propositions étant l'une des conditions de l'adoption

et de la mise en vigueur des présentes propositions de directive.

Dans la mesure du possible, l'ensemble des propositions devrait être mis en vigueur à la même date. Il ne faut pas perdre de vue, par ailleurs, qu'en matière de politique des transports et de liberté d'établissement dans le secteur des transports la Communauté, en tout état de cause, accuse un retard notable, cette dernière considération venant ainsi s'ajouter aux raisons qui s'opposent à tout nouvel ajournement dans l'adoption des mesures importantes à l'étude.

#### II — *Suppression des restrictions*

20. Les restrictions concernant les ressortissants étrangers, qu'il convient de supprimer dans les différents États membres, figurent à l'article 3 de chacune des directives.

21. On peut se demander si la suppression de ces restrictions, et notamment celle de la carte professionnelle en Belgique, en France et au Luxembourg, ne risque pas d'entraîner une désintégration encore plus poussée du marché des transports, dont il est, en tout état de cause, déjà difficile d'obtenir un tableau synoptique et s'il n'est pas souhaitable d'introduire sur le plan européen une carte professionnelle dont la délivrance serait subordonnée à certaines exigences minimums relatives à la capacité morale et professionnelle des transporteurs. A cela, on répondra que la suppression des restrictions dont l'existence dans lesdits pays est fondée sur la nécessité de posséder la carte professionnelle, est une condition indispensable à la réalisation de la liberté d'établissement, et que cette lacune doit être comblée par des réglementations appropriées adoptées dans le cadre des présentes propositions de directive ainsi que dans celui des propositions de règlement déjà mentionnées, actuellement soumises à l'examen du Conseil.

22. Dans la troisième directive concernant le transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable, l'exigence de la nationalité allemande pour pouvoir adhérer aux associations de la batellerie a été qualifiée de restriction s'appliquant aux ressortissants étrangers en République fédérale. Il est pour le moins douteux que cette disposition — il s'agit du paragraphe 13 de la loi sur les transports fluviaux professionnels du 1<sup>er</sup> octobre 1953, modifiée par la loi du 1<sup>er</sup> août 1961 — puisse réellement être considérée comme une restriction visant les ressortissants étrangers. Cependant il n'est pas nécessaire d'approfondir cette question, le ministère fédéral des transports préparant actuellement une loi qui vise à transformer les associations de la batellerie en coopératives. Avec l'adoption de cette loi, escomptée dans un proche avenir, le problème deviendra sans objet.

### III — *Transports pour compte propre*

23. La commission juridique estime qu'il est juste que les activités de transport pour compte propre liées à des activités principales relevant du domaine industriel, commercial et artisanal qui ont déjà fait l'objet de directives du Conseil aient été libérées en même temps que l'activité principale dans la mesure où la suppression des restrictions qui les frappaient n'entraînait pas de distorsions au sens de la lettre G 1 du programme général pour la suppression de la liberté d'établissement. Afin d'éviter des perturbations et des abus sur le marché des transports, elle estime indispensable que les activités de transport pour compte propre non encore libérées soient incluses dans le champ d'application des directives proposées.

### IV — *Parallélisme entre la liberté d'établissement et la réglementation de la capacité*

24. Le parallélisme entre la liberté d'établissement et la réglementation de la capacité, qui est une condition d'équilibre du marché des transports, risque d'être compromis du fait des divergences existant entre les délais prévus, d'une part, par les présentes propositions de directive et, d'autre part, par les propositions de règlement. La Commission des Communautés européennes devrait par conséquent examiner la possibilité d'harmoniser ces délais

de mise en vigueur que les propositions de directive à l'examen ont fixés à six mois

### c) **Conclusions**

25. La commission juridique se félicite de la présentation de ces trois propositions de directive, qui constituent les premières mesures visant à réaliser la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport. Elle souligne l'importance qu'elles revêtent pour l'établissement d'un marché commun des transports et attire l'attention sur les rapports étroits qui, tant du point de vue matériel que sur le plan chronologique, existent entre ces mesures et les mesures de coordination proposées dans le domaine des transports. Elle estime donc indispensable que le Conseil adopte simultanément et aussi rapidement que possible l'ensemble des propositions qui entrent en ligne de compte, la Communauté accusant un retard considérable en ce qui concerne ces mesures et, d'une manière générale, l'instauration d'une politique commune des transports.

Après avoir examiné l'avis rédigé par M. Bourdellès au nom de la commission des transports, avis qui, lui aussi, s'exprime en faveur des directives à l'étude et ne comporte aucune proposition de modification, la commission juridique approuve, dans leur ensemble, ces propositions de directive, sous réserve des observations formulées.

## Avis de la commission des transports

Rédacteur : M. Pierre Bourdellès

Le 31 mars 1970, la Commission des Communautés européennes a soumis au Conseil des propositions relatives à

- I — une directive concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises par route;
- II — une directive concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de voyageurs par route;
- III — une directive concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable.

Par lettre du 22 avril 1970, le président du Conseil a consulté le Parlement européen conformément à l'article 54, paragraphe 2, du traité de la CEE. Le texte des propositions de la Commission a été distribué aux membres du Parlement européen, le 5 mai 1970, comme document de séance n° 25/70.

La commission juridique a été chargée, le 11 mai 1970, de l'examen au fond de ces propositions et la commission des transports a été saisie pour avis.

Au cours de la réunion du 27 mai 1970, la commission des transports a désigné M. Bourdellès comme rapporteur pour avis.

E'lle a discuté l'avis au cours des réunions des 3 juillet et 19 octobre 1970. Au cours de cette dernière réunion l'avis a été approuvé à l'unanimité.

Étaient présents : MM. Posthumus, président, Jozeau-Marigné et Kollwelter, vice-présidents, Bourdellès, rapporteur pour avis, Biaggi, Boertien, Cousté, De Gryse, Faller, Haage, Meister, Noè, Pintus, Richarts, Schwabe et Seefeld.

### Remarques générales sur les trois propositions de directive

1. Le programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement, arrêté par le Conseil le 18 décembre 1961, prévoit que les restrictions à la liberté d'établissement dans les activités non salariées de transport de marchandises par route doivent être supprimées pour le 31 décembre 1967.

Ce programme établit en outre que la suppression des restrictions sera accompagnée des mesures relatives à la coordination, à réaliser dans le cadre de la politique commune des transports, des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres, concernant l'accès à la profession et son exercice, qui sont nécessaires pour éviter les distorsions pouvant résulter de la suppression des restrictions. Une proposition de règlement dans ce sens qui a déjà recueilli l'avis du Parlement européen et du Comité économique et social, est actuellement à l'examen du Conseil.

En conséquence, conformément à l'article 54, paragraphe 2, du traité, la présente proposition de directive est soumise à l'approbation du Conseil, qui l'arrêtera à la majorité qualifiée, après consultation du Comité économique et social et du Parlement européen.

### A — Proposition de directive au Conseil concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises par route

2. Cette directive ne concerne que la suppression des restrictions à la liberté d'établissement. En effet, conformément à l'article 61, paragraphe 1, du traité, la libre circulation des services en matière de transport est régie par les dispositions du Titre relatif aux transports.

3. La directive s'applique aux activités de transport de marchandises par route. Conformément au programme général, ces activités relèvent du groupe 714 de la classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique (CITI).

Cette classification a été prise comme base au moment de l'élaboration du programme général pour le classement des différentes activités en groupes et sous-groupes. Il a été entendu à l'époque que les activités qui ne sont pas nommément comprises dans ce classement sont à ajouter au groupe qui comprend les activités les plus voisines, compte tenu des données économiques au sein de la CEE et notamment des développements techniques.



*B — Proposition de directive au Conseil concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de voyageurs par route*

4. La présente directive s'applique à toutes les activités de transport de voyageurs par route effectué au moyen de véhicules automobiles : ces activités relèvent des groupes 712 et 713 CITI. Comme pour la directive précédente et pour une harmonisation avec celle-ci, les activités de transport pour compte propre, liées à des activités principales non encore libérées, tombent dans le champ d'application de la directive. Il est bien entendu que le transport pour compte propre n'a pas, dans ce domaine, la même importance que dans le domaine des transports de marchandises par route.

*C — Proposition de directive au Conseil concernant la réalisation de la liberté d'établissement pour les activités non salariées de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable*

5. Cette directive s'applique aux activités de transport de marchandises et de voyageurs par voie navigable, quel que soit le mode de propulsion des bateaux servant à cet usage (moyen propre, remorquage, poussage, etc.). Ces activités relèvent du groupe 716 CITI qui comprend d'autres activités et notamment les auxiliaires des transports.

Comme pour les deux directives ci-dessus, celle-ci s'applique aussi aux activités de transport pour compte propre liées à des activités principales non encore libérées, conformément aux explications données pour ce type de transport à propos de la directive marchandises par route.

Cependant en ce qui concerne la Belgique, la France et l'Italie, qui connaissent des restrictions dont la suppression sans coordination aurait entraîné des distorsions dans le sens du 3<sup>e</sup> considérant, la directive couvre l'ensemble des activités de transport pour compte propre exercées dans ces États.

*D — Le transport pour compte propre*

6. Au cours d'une des dernières réunions, il avait été demandé au rédacteur d'examiner plus particulièrement les aspects des trois directives touchant au transport pour compte propre.

Le rédacteur, après avoir pris contact avec les services de la Commission des Communautés européennes, a pu recueillir les informations contenues dans les paragraphes qui suivent.

7. Le transport pour compte propre, c'est-à-dire le transport qu'une entreprise effectue pour ses propres besoins, avec un matériel lui appartenant ou qu'elle a reçu en location, constitue une activité accessoire à l'activité principale de l'entreprise et comme telle doit être libérée en même temps que l'établissement pour cette activité principale.

En d'autres termes, pour la presque totalité des activités non salariées dans les domaines industriel, commercial et

artisanal, qui font déjà l'objet de directives pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement, il va de soi que le transport pour compte propre est permis sans restriction à une entreprise qui s'établit dans un autre État membre en vertu de l'une ou de l'autre de ces directives, pour autant bien sûr que les nationaux du pays d'accueil peuvent user de ce type de transport.

8. A titre d'exemple, la directive 64/429/CEE du 7 juillet 1964, concernant les industries de transformation, libère l'établissement notamment dans le domaine de la fabrication de meubles. En vertu de cette directive, il serait discriminatoire qu'un ressortissant de la Communauté, établi dans un autre État membre, ne puisse pas comme les nationaux du pays d'accueil livrer lui-même sa fabrication vers les points de vente par exemple.

9. Le principe de bon sens étant retenu, il n'en est pas moins vrai que le transport pour compte propre constitue en soi une activité de transport. Or, il n'est pas inconcevable de penser qu'un développement brutal et désordonné de ce type de transport puisse dans certains cas déséquilibrer l'ensemble de la capacité de transport d'un État membre et ainsi perturber le marché. Aussi est-ce pour éviter qu'une suppression pure et simple des restrictions entraîne de telles conséquences, que le programme général pour la liberté d'établissement prévoit en son titre IV, point G, 1, que pour éviter les distorsions pouvant résulter de la suppression des restrictions, celle-ci sera accompagnée dans les cas du transport par chemin de fer, par route et par voie navigable de la coordination des dispositions concernant l'accès à la profession et son exercice. Il y est également prévu que cette coordination sera l'un des éléments de la politique commune des transports.

10. L'obligation d'une coordination est donc fonction de l'existence possible de distorsions en cas de simple suppression des restrictions. Dans le cas des trois propositions de directives en cause, il semble que de telles distorsions ne soient à craindre en pratique dans aucun des États membres pour le transport de marchandises et de voyageurs par route et de voyageurs par voie navigable, de même que pour le transport de marchandises par voie navigable en Allemagne, au Luxembourg et aux Pays-Bas. Aussi dans ces cas, le transport pour compte propre peut-il être libéré sans inconvénient avec l'activité principale à laquelle il est rattaché. C'est pour cette raison que les trois propositions de directives en question ne visent que le transport pour compte propre lié à des activités principales non encore libérées (par exemple, commerce de gros du charbon ou des médicaments). Encore que cette inclusion n'a été retenue que dans un but d'opportunité, pour régler d'une seule fois le problème, puisque nous avons vu que l'activité de transport pour compte propre suivait en général le sort de l'activité principale et était de ce fait libérée seulement lorsque celle-ci l'était.

### Conclusion

11. La commission des transports peut donner un avis favorable sur les directives.

